

II 本県を取り巻く状況変化・社会資本の現状

II-1 本県の特徴

本県は、中四国地方の中心に位置し、「厳島神社」「原爆ドーム」の2つの世界遺産を有するとともに、大小の多くの島々が織りなす多島美など風光明媚な瀬戸内海や、中国山地など豊かな自然にも恵まれ、古くから交通・流通の要衝、産業の拠点としての道を歩んできました。

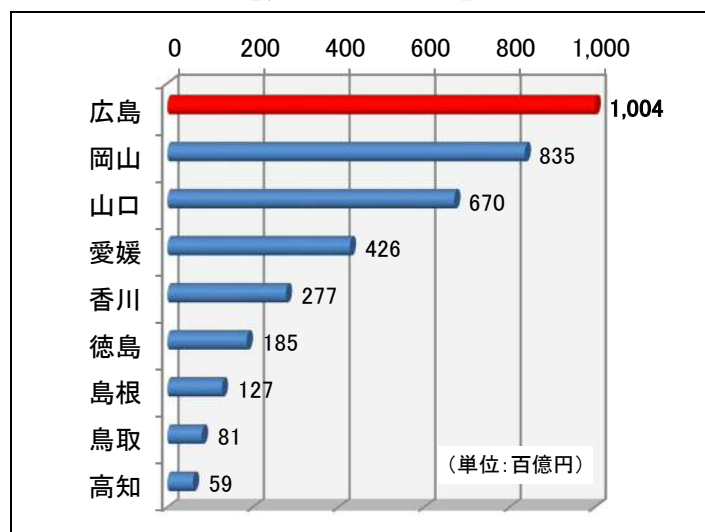
また、中四国地方最大の人口、産業、都市機能が集積する広島都市圏を中心として、自動車産業をはじめとした、ものづくり産業において世界トップレベルの技術が集積し、中四国地方において製造品出荷額等、付加価値額ともに第1位であり、東アジア地域にも近いという地理的優位性を生かし、アジア経済圏と強く結びついたグローバルな経済活動が活発に行われています。

気候は、季節風の影響を受けにくく、年間を通じて晴天が多く降水量の少ない瀬戸内海気候であるとともに、北部では年間の気温差が大きく、積雪も多いことから、夏の海水浴から冬のスキー・スノーボードまで、四季を通じて様々なレジャーを楽しむことができます。

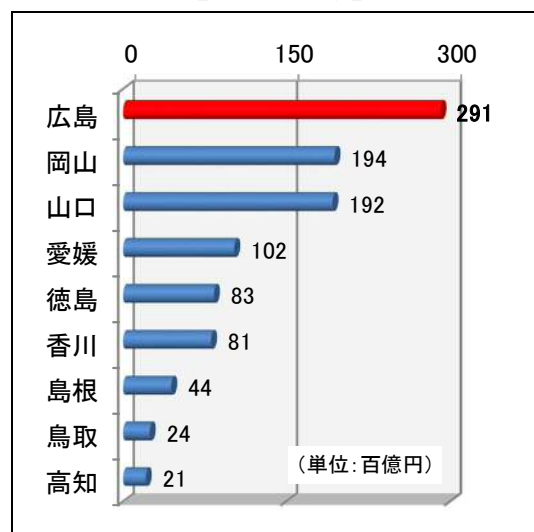
その一方で、本県の地質は、風化が進むと崩れやすい花崗岩（マサ土）と流紋岩等から構成され、地形も全般的に急峻な山地が多く、全国最多の土砂災害警戒区域数を有しており、これまでも長雨や集中豪雨により、がけ崩れや溪流からの土石流などが幾度となく発生し、公共施設、人家及び田畑の流出・埋没等の被害を受け、また尊い人命が失われています。

さらに、県土の約7割を中山間地域が占めており、少子化・高齢化や若年層を中心とした人口流出の進行、商店の撤退や生活交通の統廃合など日常生活に必要なサービスの廃止・縮小、空き家の増加など、地域コミュニティを維持していく上で、深刻かつ厳しい状況に直面しています。

【製造品出荷額等】

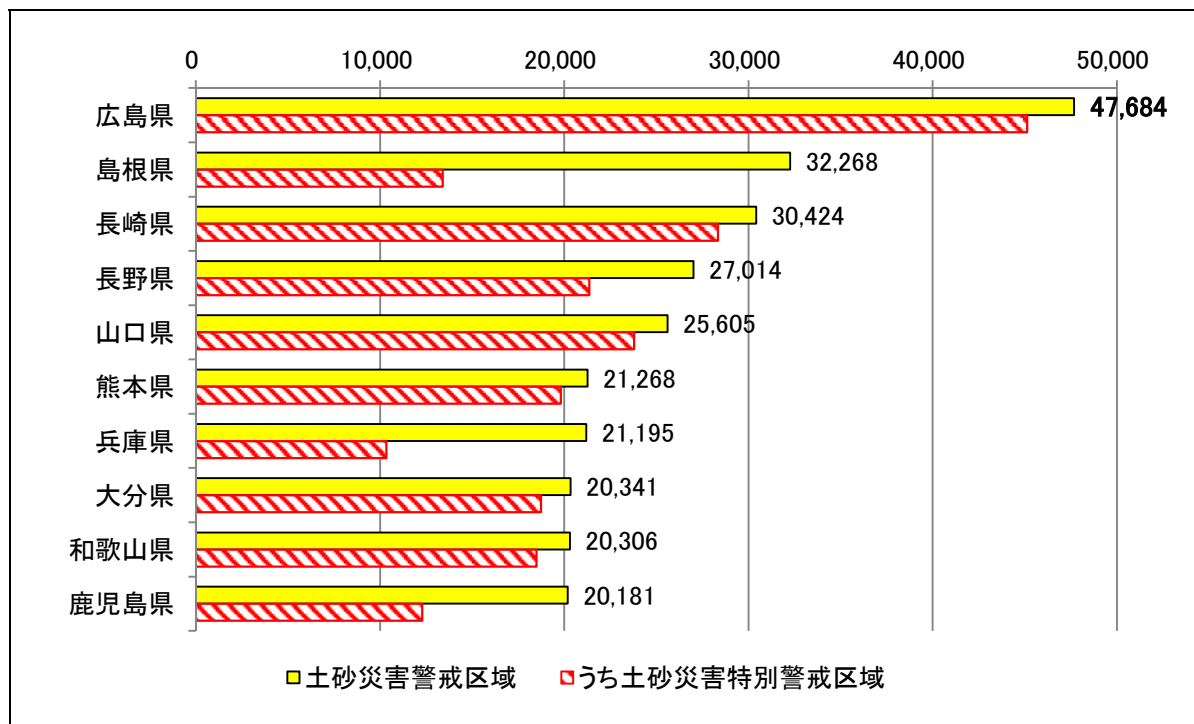


【付加価値額】



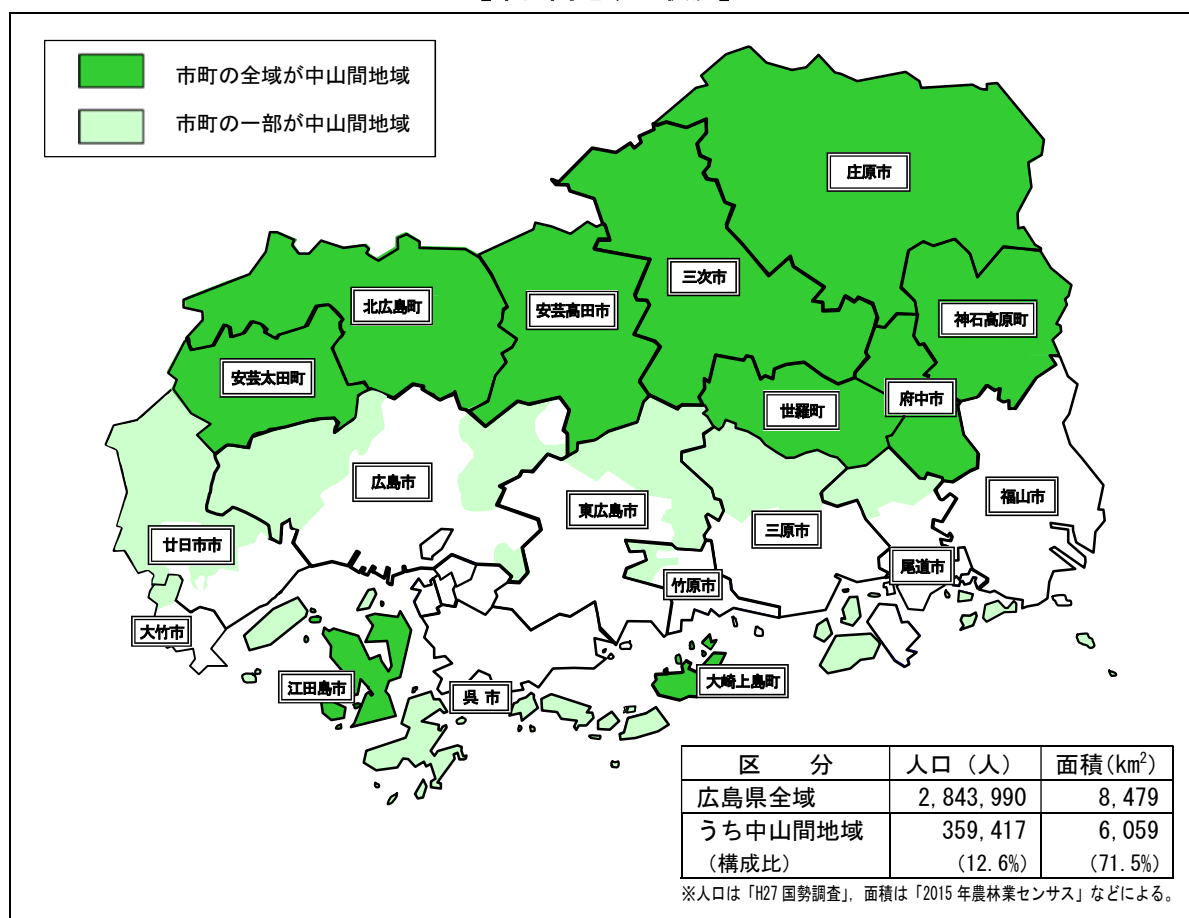
経済産業省『2019年工業統計表「地域別統計表」』(R2. 8. 25公表)により作成

【土砂災害警戒区域等の指定状況 (R2. 6. 30 時点)】



国土交通省「全国における土砂災害警戒区域等の指定状況 (R2. 6. 30)」により作成 (上位 10 位を記載)

【中山間地域の状況】



広島県中山間地域振興計画資料により作成

Ⅱ－２ 本県を取り巻く状況変化・課題

1 人口減少、少子化・高齢化の急速な進行

全国と同様に、本県においても、人口減少が進む中、出生率は過去最低を更新するとともに、医療技術等の進歩等による「人生100年時代」の到来など、少子化・高齢化は今後も急速に進行することが予測され、国立社会保障・人口問題研究所によると、本県の総人口は、平成27年の約284万人から、令和12年には約269万人（▲約15万人）、さらに、令和22年には約252万人（▲約32万人）に減少すると推計されています。

このような人口減少や少子化・高齢化の急速な進行により、労働力の減少による生産性の低下、生活交通や公共施設の統廃合、地域コミュニティ機能の低下など、県民生活や経済活動への影響が懸念されているところであり、特に、県土の約7割を占める中山間地域においては、日常生活に必要なサービスや地域コミュニティの維持が厳しい状況に直面しています。

さらに、中山間地域など県内各地において、人口・世帯数の減少等に伴い空き家の更なる増加が見込まれることや、都市中心部においても活用されない土地等（低未利用土地）がランダムに発生する「都市のスポンジ化」の進行などにより、地域の賑わいや魅力が低下するとともに、非効率な公共サービスに繋がるおそれもあることから、安心して快適に暮らせる持続性の高いまちづくりを推進していく必要があります。

2 激甚化・頻発化する異常気象、大規模災害の発生

地球温暖化等の影響により集中豪雨などの異常気象が激甚化・頻発化しており、毎年のように全国で大規模な災害が発生するとともに、南海トラフ巨大地震などの大規模地震の発生も懸念されています。

平成30年7月豪雨災害では、砂防ダム等の防災施設による被害の防止・軽減効果があった一方、施設整備の前提とする計画規模を超える大規模な土石流やがけ崩れ、河川の氾濫による浸水被害等も多数発生し、甚大な被害をもたらすとともに、県民生活や経済活動等にも大きな影響が生じました。

また、これまで、浸水想定区域や土砂災害警戒区域などの災害リスクが高い区域の指定・周知、マスメディア等を活用した防災情報の発信などのソフト対策に取り組んできたものの、このような災害リスクが高い区域において多くの尊い人命が犠牲となり、災害時における適切な避難行動につなげるための災害リスク情報の周知・提供のあり方について、なお課題が残りました。

さらには、高度経済成長期における急激な開発需要の高まりに伴い、市街地郊外の山すそや丘陵部などに多くの住宅地が造成されたことから、土砂災害警戒区域等の災害リスクが高い区域に住宅が立地しており、災害に強いまちづくりに向けては、土地利用のあり方なども含めて、総合的に取り組んでいく必要があります。

加えて、地球温暖化の進行に伴う気候変動の影響は、異常気象の激甚化・頻発化や海水面の上昇などをもたらす、災害リスクが更に大きくなることが懸念されています。

国は2050年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにする「カーボンニュートラル」を目指すこととしており、災害リスク等を軽減・回避させるためにも、地球温暖化対策に取り組んでいく必要があります。

3 経済活動のグローバル化、交流人口の増加

人やモノ、情報などが国境を越えて移動するグローバル化は、地域経済・日常生活にも浸透してきており、特に、経済連携協定（EPA）や自由貿易協定（FTA）の推進により、サプライチェーンのグローバル化は急速に進展しています。

自動車産業に関連する多くの企業を抱える本県においては、国内のみならず、グローバルな経済活動が活発に行われており、とりわけ、地理的に近い東アジアはもとより、経済成長の著しい東南アジア諸国の市場は重要な存在であり、これら経済圏との連携を積極的に進めていく必要があります。

また、日本文化や歴史、多様な自然を求めて多くの外国人観光客が日本を訪れており、本県においても、二つの世界遺産や瀬戸内海の多島美など多彩な観光資源を生かした積極的な誘致や受入環境の充実により、インバウンド観光客等が平成30年時点で7年連続して増加するとともに、本県に寄港するクルーズ客船も増加するなど、交流人口の増加による地域経済の活性化に繋がってきました。

このような中、新型コロナ危機による世界的な物流の停滞や外出の自粛等により、企業活動や日常生活、地域経済に多大な影響が生じ、物流や観光の重要性が再認識されているところであり、地域経済の持続的な発展に向け、感染拡大防止と社会経済活動を両立できる基盤整備や受入体制・環境の充実を図っていく必要があります。

4 デジタル技術の進展・実装

我々を取り巻く環境や社会的課題は、急速に変化するとともに複雑化してきており、現在の社会システムのままでは、対応が困難な状況となっております。

さらに、新型コロナ危機がもたらした新しい生活様式や働き方、移動手段の多様化など、ライフスタイルやワークスタイルも急速に変化してきており、ウィズコロナ／アフターコロナ時代のニーズへの対応も求められています。

このような中、社会システム全般に影響を及ぼすAI／IoT、ロボティクスといったデジタル技術は急速に進展しており、複雑に変化し続ける社会情勢に迅速かつ効果的に適応していくためには、これらデジタル技術を最大限活用して、様々な課題解決や新たなサービスの創出に繋げていく必要があります。

II-3 本県における社会資本の現状

本県では、これまでの投資により、一定の社会資本ストックを築き上げてきました。

これらの既存インフラは、県民の安全で快適な生活の維持や様々な社会経済活動を支えるとともに、地域における活力を生み出し、県全体の発展を牽引しています。一方で、未だ整備が遅れている部分もあり、今後も改善すべき課題となっています。

また、既存インフラの多くは高度経済成長期に整備されたため、今後20年間で建設後50年以上経過する既存インフラの割合が加速度的に増加するなど、進行する既存インフラの老朽化も喫緊の課題となっています。

1 県全体の発展を牽引している既存インフラ

◆ 広島空港、広島港、福山港等の定期路線や新幹線、高速道路等の発達した国内外との広域交通網

◆ 平成26年度に形成された県境を越える井桁状の高速道路ネットワーク

◆ 全国上位の高速自動車道延長（4位）

◆ 全国7位の県道実延長（3,696km）

◆ 20分以内で高速ICへアクセスできる103の産業団地

◆ 全国6位の港湾数（国際拠点港湾1港、重要港湾3港、地方港湾40港）

◆ 中四国地方で唯一5万トン級コンテナ船が係留可能であり、中四国地方最大のコンテナ取扱港湾である広島港（国際海上コンテナ輸送網の拠点）

◆ 基幹産業の物流を支える福山港（鉄鋼、造船）、尾道糸崎港（木材）

◆ 自転車歩行者道が整備され、自転車でも本州から四国へ渡ることが可能なしまなみ海道

◆ 広島空港の充実した国際定期路線・便数（6路線週27便（国内10位（令和2年2月現在））、利用者数（国内+国際合計）2,974千人（国内15位（令和元年度））

◆ 架橋事業の推進により約8割が本土と陸続きとなった島嶼部

【井桁状の高速道路ネットワーク】



【広島港国際コンテナターミナル】

2 県全体の更なる発展のため課題となっているもの

- ◆ 高速道路の交通渋滞等に弱い空港アクセス
- ◆ 主要な道路を中心とした 89 箇所 of 主要渋滞箇所
- ◆ 近年 10 年間の水害による、被害額は全国 2 位 (4,249 億円)
- ◆ 全国最多の土砂災害警戒区域数 (約 48 千箇所) を有し、過去には、呉豪雨災害 (S42)・
県北西部豪雨災害 (S63)・6.29 豪雨災害 (H11)・庄原豪雨災害 (H22)・8.20 土砂災害 (H26)・
7 月豪雨災害 (H30) など大規模な土砂災害等が度々発生
- ◆ 過去 30 年間で 7 回発生した高潮被害
- ◆ 南海トラフ巨大地震において、津波による死者数が全体の 9 割超となる被害想定
- ◆ 海岸保全区域延長が全国第 7 位と上位である中、防護達成人口率は 62.9% に留まり、
14.9 万人が未防護
- ◆ 未改良延長が 112 km あり、橋梁耐震補強整備率が 70% に留まる緊急輸送道路
- ◆ 建設後 50 年以上の橋梁・防波堤は 5 割を超え、20 年後には 8 割以上となる見込み
- ◆ 建設後 50 年以上の砂防堰堤は 7 割を超えており、20 年後には約 9 割となる見込み
- ◆ 建設後 50 年以上の急傾斜施設は 3% であるものの、20 年後には 5 割以上となる見込み
- ◆ 全国平均 91.7% を下回る汚水処理人口普及率 (88.8%)
- ◆ 河川の底質悪化と海岸の埋立による藻場・干潟の減少
- ◆ 高齢者のみの世帯数割合が 46.4% である中、バリアフリー化率が 32.6% に留まる県営住宅
- ◆ 全国 1 位の放置艇隻数 (11 千隻)
- ◆ 全国上位の緊急対策踏切数 (22 箇所)
- ◆ 鉄道により市街地が分断され、円滑な交通などの都市機能が著しく阻害されている広島市東部地区
- ◆ バス路線のうち現況 1 車線の未改良延長は 71.1 km



【平成 30 年 7 月豪雨による被災状況】